

Beleidsondersteunende paper

# ***VRACHTVERVOER PER SPOOR MARKTSTRUCTUUR, VERVOERBELEID EN HAVENS***

Juni 2012

Roel Gevaers  
Jochen Maes  
Eddy Van de Voorde  
Charlotte Vangramberen

Wettelijk depotnummer: D/2012/11.528/1

Steunpunt Goederen- en personenvervoer

Prinsstraat 13

B-2000 Antwerpen

Tel.: -32-3-265 41 50

Fax: -32-3-265 43 95

[steunpuntgoederen&personenvervoer@ua.ac.be](mailto:steunpuntgoederen&personenvervoer@ua.ac.be)

<http://www.steunpuntgoederen-personenvervoer.be>

# **VRACHTVERVOER PER SPOOR MARKTSTRUCTUUR, VERVOERBELEID EN HAVENS**

Het Steunpunt Goederen- en personenvervoer doet beleidsrelevant onderzoek in het domein van transport en logistiek. Het is een samenwerkingsverband van het Departement Transport en Ruimtelijke Economie van de Universiteit Antwerpen en het Departement MOBI – Transport en Logistiek van de Vrije Universiteit Brussel. Het Steunpunt Goederen- en personenvervoer wordt financieel ondersteund door de coördinerende minister Ingrid Lieten, viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Innovatie en Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding en Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, de functioneel aansturende en functioneel bevoegde minister.



## Colofon

Auteurs:

Roel Gevaers, Jochen Maes, Eddy Van de Voorde en Charlotte Vangramberen

De auteurs danken enerzijds de collega's Hilde Meersman, Christa Sys, Thierry Vanelslander en anderzijds Honoré Paelinck, Toon Colpaert en de medewerkers van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken voor de waardevolle opmerkingen en suggesties bij eerdere versies van deze paper. Vanzelfsprekend zijn enkel de auteurs verantwoordelijk voor de inhoud.

Opgemaakt in Antwerpen, 2012

Gelieve bij overname of gebruik van de data telkens de originele bron te vermelden.

## Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	5
2	Evolutie in Europese regelgeving.....	5
3	Het product 'spoorvracht'.....	7
4	Structuur van de spoorvrachtmarkt.....	10
4.1	Marktstructuur in België.....	10
4.2	Marktstructuur in een aantal Europese landen.....	13
4.3	Xrail: alliantie of kartel?.....	14
4.4	Lessen uit de huidige marktstructuur.....	14
5	Concurrentiestrategieën.....	15
6	Potentiële toekomstige strategieën.....	18
6.1	Scenario 1: de marktstructuur blijft ongewijzigd.....	20
6.2	Scenario 2: een de facto monopolie van DB Schenker Rail.....	21
6.3	Scenario 3: een duopolie tussen DB Schenker Rail en Fret SNCF.....	22
6.4	Scenario's met een grote waarschijnlijkheid.....	23
7	Aandachtspunten voor het vervoerbeleid.....	23
8	Conclusie.....	26
9	Referenties.....	28

## Lijst van tabellen en figuren

Tabel 1: Marktaandelen NMBS en privéoperatoren .....	12
Tabel 2: Kenmerken van de verschillende treinsegmenten .....	16
Tabel 3: Samenvatting treinladingen .....	17
Tabel 4: Gemiddelde tarieven voor goederenvervoer van 1 geladen wagon over een afstand van 100km op een treinstel met 2 assen – gecombineerd met infrastructuurheffingen.....	21
Figuur 1: Europese transportgroei vracht (EU27 per modus in miljard tonkilometer).....	8
Figuur 2: Europese marktaandelen van de incumbents (2009) .....	8
Figuur 3: Groei van de transportactiviteiten voor de EU25 .....	9
Figuur 4: Holdingstructuur NMBS .....	11
Figuur 5: Voorspelling van het goederentransport in Europa in de periode 2010-2015 .....	19

## 1 Inleiding

De Europese spoorwegomgeving is duidelijk in beweging. Het Witboek Transport (versie 2011) van de Europese Commissie mikt op een verhoging van het spoorandeel. Tegen 2030 moet 30% van het goederenvervoer over afstanden van meer dan 300 km via het spoor of het water gebeuren, tegen 2050 moet dat zelfs 50% zijn (Europese commissie, 2011). Een spoorwegbeeld uit het verleden, meer specifiek een spoorwegsector die traag evolueert, zowel op het vlak van infrastructuur, operaties, capaciteit als terminals, dient weggewerkt te worden. Daarnaast kampt de spoorwegsector ook met een gebrek aan investeringen, gekoppeld aan een hoge kostenstructuur en een hoog prijsniveau.

Op het niveau van de Europese spoorliberalisering wordt gewerkt aan de herziening van het Eerste Spoorpakket (Europa, 2011). Het gaat daarbij onder meer om een strikte scheiding tussen spoorinfrastructuur en spoorexploitatie. Daarnaast wil de commissie er voor zorgen dat nieuwe en bestaande operatoren een betere toegang krijgen tot de spoorfaciliteiten (o.a. stations, spoorterminals, onderhoudsateliers). Vervolgens wil de commissie ook de onafhankelijkheid garanderen van de regulerende organen in de verschillende lidstaten, zodat die voldoende macht hebben om in te grijpen op het vlak van niet-concurrentiële en discriminerende maatregelen.

Voor een regio zoals Vlaanderen, met een belangrijke nood aan spoorwegcapaciteit om zijn havenoverslag richting hinterland te verwerken, hebben alle spoorwegontwikkelingen een impact op het logistieke concurrentiedebat. Vooralsnog is in België het spoorwegbeleid een federale materie, maar dat belet niet dat Vlaanderen in zijn vervoerbeleid expliciet rekening houdt met Europese en federale spoorontwikkelingen. In eerste instantie kan zo worden ingegrepen in de efficiëntie van het vervoersysteem, onder meer op het vlak van de modale verdeling. Denk aan de mogelijke gevolgen van de invoering van een kilometerheffing voor vrachtvervoer over de weg. Daarnaast zijn er ook mogelijke, niet altijd verwachte afgeleide effecten. Zo kan een vergaande concentratiebeweging aanleiding geven tot monopolistisch of oligopolistisch gedrag van spoorwegoperatoren, zowel op het vlak van prijszetting als capaciteitsbepaling. Dat kan belangrijke gevolgen hebben voor het Europese havenlandschap.

Met deze paper wordt ingegaan op de mogelijke evolutie van de marktstructuur in de Europese spoorwegsector en de uitwerking op de nationale en regionale vervoerssector. We beperken ons daarbij tot het goederenvervoer. Achtereenvolgens wordt ingegaan op het huidige spoorwegbeleid (wie is verantwoordelijk voor wat?), de huidige marktstructuur en de mogelijke evolutie van die marktstructuur op basis van scenario's en analyses.

## 2 Evolutie in Europese regelgeving

De Europese Commissie heeft de afgelopen decennia voortdurend initiatieven genomen om te komen tot een vrije, geliberaliseerde Europese vervoersmarkt (Blauwens e.a., 2010, p. 55). Ook voor de sector van het spoorvervoer werden talrijke richtlijnen en verordeningen uitgevaardigd, met het oog op een harmonisering van de reglementering op Europees niveau. Elk land afzonderlijk dient dan zijn nationale reglementering in overeenstemming te brengen met de Europese regelgeving. Voor verordeningen is dat geen probleem, want verordeningen zijn rechtstreeks toepasselijk in alle lidstaten en bindend in alle onderdelen (bv. toegang tot de markt). De omzetting van richtlijnen in de nationale wetgeving daarentegen kan leiden tot een verschillende interpretatie in de verschillende landen. Richtlijnen zijn

immers slechts bindend voor wat betreft het te bereiken resultaat, niet voor wat betreft de manier waarop dit moet gebeuren (b.v. technische en fiscale harmonisatie).

Voor wat het spoorvervoer betreft, heeft de Europese Commissie met haar tussenkomsten systematisch gepoogd de structuur en de organisatie van het Europese spoorvervoer doorzichtiger te maken, en de financiële positie van de spoorwegmaatschappijen te verbeteren. Hier wordt dieper ingegaan op een aantal belangrijke stappen voor wat betreft het goederenvervoer. (Blauwens e.a., 2010, pp. 67-74)

Een eerste reeks verordeningen dateert uit 1969 en 1970. Het ging daarbij hoofdzakelijk om de voorwaarden en modaliteiten inzake het verlenen van financiële staatstussenkomst.

Spoorwegbedrijven waren decennia lang onderhevig aan een sterke overheidsregulering. Met het oog op een grotere efficiëntie en een verbetering van de concurrentiekracht, ging de Europese Commissie werken aan de totstandkoming van meer marktwerking. Een eerste doorbraak in het liberaliseringsproces kwam er met richtlijn 91/440 (29 juli 1991). Het doel van deze richtlijn was viervoudig (Blauwens e.a., 2010, p. 56).

- De bestuurlijke onafhankelijkheid van de spoorwegbedrijven waarborgen.
- Zorgen voor een duidelijk gescheiden beheer van de spoorweginfrastructuur enerzijds en van de eigenlijke exploitatie van de vervoerdiensten anderzijds.
- Financiële sanering.
- Garanderen van toegang tot de spoorweginfrastructuur, zodat buitenlandse maatschappijen toegang krijgen tot de nationale spoorwegnetten.<sup>1</sup>

Om toegang te krijgen tot het spoorwegennet zijn wel bepaalde vergunningen nodig en moeten rijpaden worden aangevraagd bij de beheerder van de spoorweginfrastructuur, aan wie trouwens ook de gebruiksrechten voor de slots betaald moeten worden. Dit werd geregeld via twee aanvullende richtlijnen uit 1995 (richtlijnen 95/18 en 95/19) die moeten zorgen voor enerzijds een eerlijke en niet-discriminerende toewijzing, anderzijds een efficiënt en optimaal gebruik van de infrastructuur (Blauwens e.a., 2010, p. 57).

In juli 1996 publiceerde de Europese Commissie het Witboek "*Een strategie om de spoorwegen in de Gemeenschap weer vitaal te maken*", met een aantal strategieën om spoorvervoer te stimuleren. Het ging om de voortzetting van de inspanningen om de spoorwegmaatschappijen financieel sterker te maken, de introductie van marktprincipes en de integratie van de verschillende afzonderlijke nationale spoorssystemen. Er werd prioriteit gegeven aan de open toegang van de spoorinfrastructuur voor internationaal vrachtvervoer. Op basis van bovenstaand Witboek kwam de Europese Commissie in juli 1998 met een eerste spoorwegpakket, met een aantal amenderingen op bestaande richtlijnen. Dit pakket werd van kracht op 15 maart 2003. Vanaf dat moment ondervonden de traditionele nationale spoorwegmaatschappijen concurrentie van nieuwe bedrijven (bv. Rail4Chem, DLC (huidig Crossrail), ERS Railways,...).

Een volgende belangrijke stap was in 2001 het Europese Witboek getiteld "*Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen*". Vermeldenswaard zijn drie actiepunten die expliciet bedoeld waren

---

<sup>1</sup> In een eerste fase werd de openstelling van de nationale spoorwegnetten beperkt tot internationale samenwerkingsverbanden van spoorwegbedrijven en tot spoorwegmaatschappijen die internationaal gecombineerd vervoer aanbieden (artikel 10 van richtlijn 91/440).

om het spoorvervoer te revitaliseren: het uitwerken van een correct heffingssysteem voor alle vervoermodi, de verdere ontwikkeling van Trans-Europese Netwerken (TEN), met bijzondere aandacht voor spoorwegvervoer en de realisatie van een open Europees spoorweglandschap.

Op basis van datzelfde Witboek lanceerde de Europese Commissie in januari 2002 een tweede spoorwegpakket, dat werd goedgekeurd in april 2004. Het bevat een vijftal maatregelen op het vlak van liberalisering en technische harmonisatie, een toenemende veiligheid en operabiliteit, met het oog op een snellere groei van de spoorvrachtmarkt. Belangrijk met het oog op een snellere uitbreiding van de infrastructuur is Directive 2004/51. Vanaf 1 januari 2006 werd het volledige spoornetwerk toegankelijk voor internationale vrachtvervoerders. Vanaf 1 januari 2007 was dat ook het geval voor cabotage.

Eind 2008 kwam de Europese Commissie met een nieuw voorstel voor een Europees spoornetwerk, nu via de creatie van spoorvracht-corridors, gebaseerd op een drietal zgn. 'business cases'. Dat vereist wel een beter evenwicht op de internationale spoorwegmarkt tussen de producten 'passagiers' en 'vracht', en ook een betere verbinding met andere modi.

Het is dus duidelijk dat een spoorwegbeleid voor afzonderlijke landen en regio's steeds een afgeleid beleid zal zijn. Er is in eerste instantie de regelgeving aangereikt door de Europese Commissie, een regelgeving die op het vlak van spoorwegvrachtverkeer gericht is op een vergaande liberalisering en een versterking van de modale concurrentie van de spoorwegen, onder meer via een correcte prijszetting voor alle modi. De Europese verordeningen en richtlijnen worden dan in eerste instantie op het federale niveau omgezet naar nationale regelgeving. Voor Vlaanderen is natuurlijk van belang dat die Europese regelgeving en de omzetting naar nationale regelgeving, geen nadelige invloed heeft op de concurrentiële positie van de Vlaamse logistieke sector en haar gebruikers.

### 3 Het product 'spoorvracht'

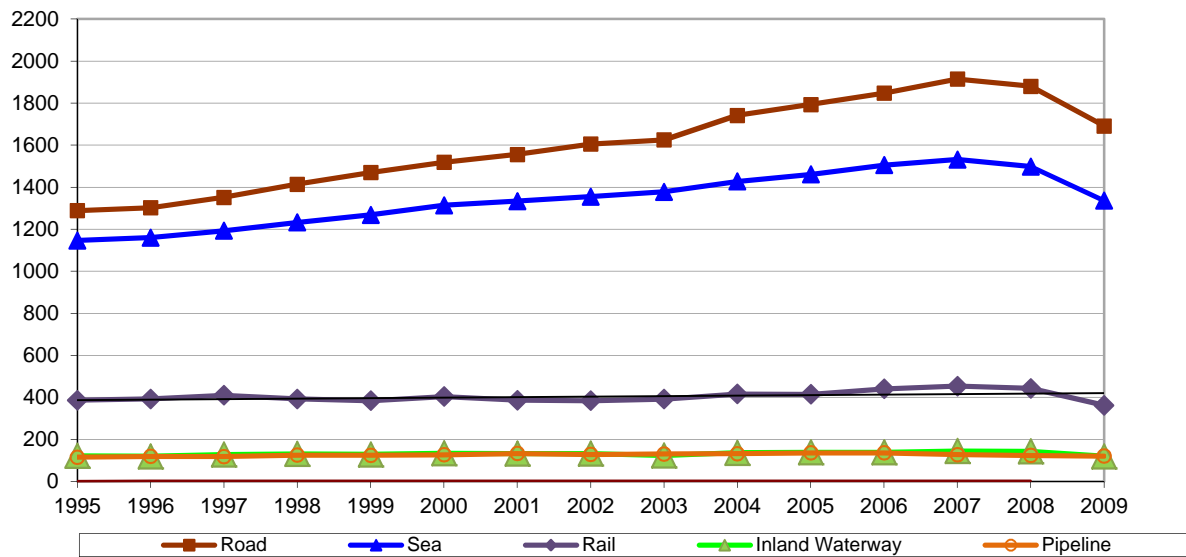
Spoorvrachtvervoer neemt binnen Europa geen dominante plaats meer in. De periode 1995-2010 kende weliswaar een groei in absolute volumes, maar een daling van het marktaandeel (cfr. figuur 1). De redenen voor het verlies aan marktaandeel liggen onder meer aan de perceptie bij de klanten dat spoorvervoer onvoldoende kwaliteit biedt. Die klanten willen betrouwbaar en flexibel vervoer, liefst met een hoge gemiddelde snelheid (Blauwens e.a., 2010, pp. 41-43). Operatoren hebben moeilijkheden om de verwachte serviceniveaus na te komen.<sup>2</sup> Daarbij komt dan nog een gebrek aan Europese interoperabiliteit, wat op zich aanleiding geeft tot organisatorische problemen aan de landsgrenzen.

---

<sup>2</sup> NMBS Logistics werkte sterk aan de stiptheid van de vrachttreinen waardoor in maart 2011 76% van de bloktreinen aankomen met minder dan 30 minuten vertraging. De kwaliteit van de Singel Wagon Loads loopt wel achterop, maar evolueert positief (Pauwels, 2011).



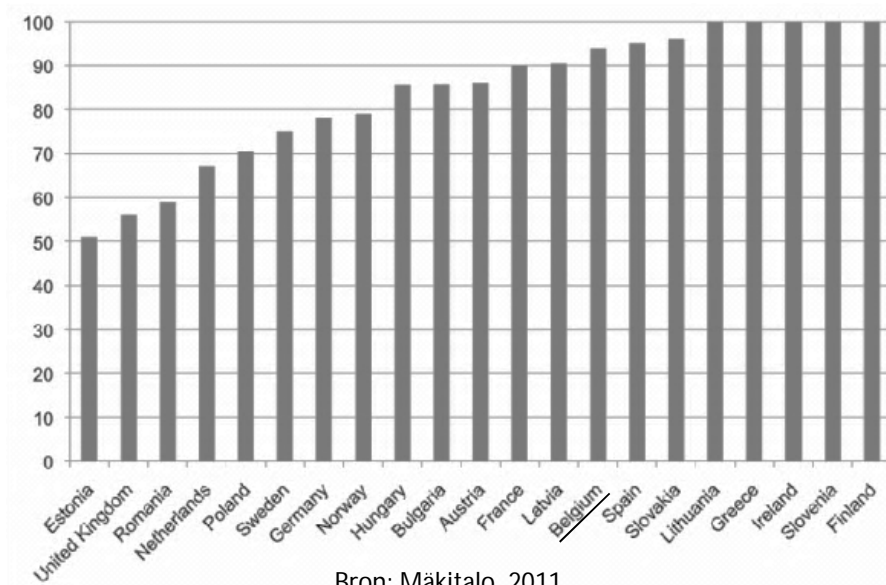
**Figuur 1: Europese transportgroei vracht (EU27 per modus in miljard tonkilometer)**



Bron: Europese Commissie, 2011a

Binnen Europa resulteerde de liberalisering wel in verschillende marktsituaties. Verschillende landen kenden een versnelde marktvervrijmaking wat tot een sterk groeiend marktaandeel van de nieuwe private spelers leidde, zoals weergegeven in figuur 2. België kent een gemiddelde marktvervrijmaking, met voor de *incumbent* (de voormalige nationale monopolist) een nog steeds dominant marktaandeel.

**Figuur 2: Europese marktaandelen van de incumbents (2009)**

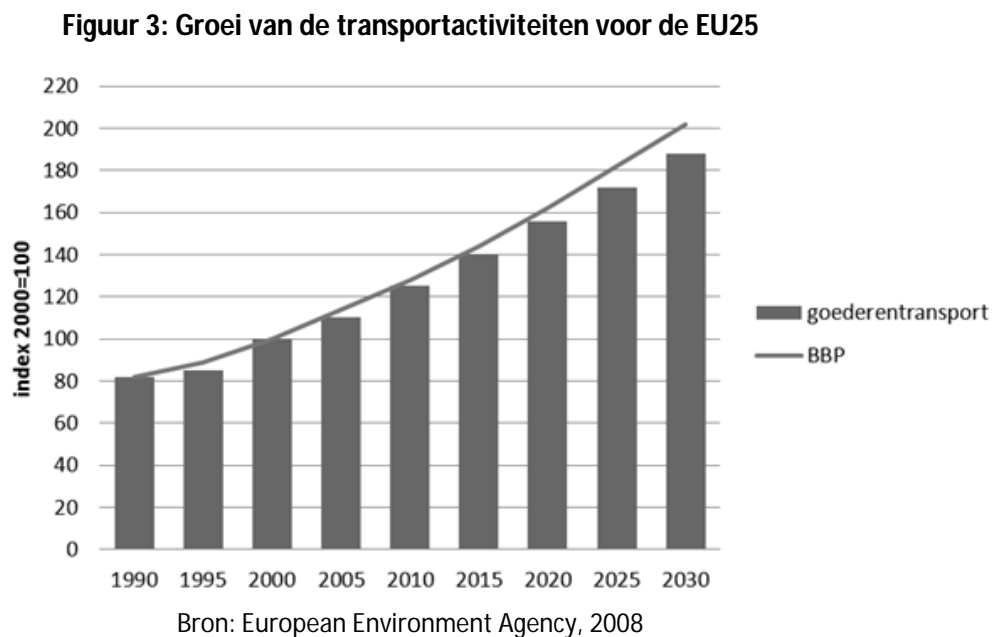


Bron: Mäkitalo, 2011

Nochtans bieden twee ontwikkelingen mogelijkheden voor de sector van de spoorvracht. In eerste instantie is er de politiek van de Europese Commissie die actief poogt om een modale verschuiving te bewerkstelligen, weg van het wegvervoer richting andere modi, waaronder de spoorwegen. De eerder besproken liberaliseringspakketten voor de Europese spoorwegmarkt moeten daar toe bijdragen. Een

vaststelling echter is dat de subsidies binnen spoorvervoer en binnenvaart er vaak toe hebben geleid dat deze twee modi elkaar zijn beginnen beconcurreren en dus minder het wegvervoer. Naar de toekomst toe is er nood aan een aanpak die dit soort van effecten vermijdt.

Daaraan gekoppeld is er de te verwachten sterke groei van het toekomstig transportvolume. Figuur 3 geeft een idee van het te verwachten groeivolume voor de periode 1990-2030.



Voorspellingen bouwen voort op het principe van de afgeleide vervoersvraag, i.e. het toekomstig goederenvervoer is functie van de economische groei, de sociale trends en de bilaterale handelsrelaties tussen de verschillende lidstaten. Opvallende vaststelling is wel dat historisch gezien het goederentransport groeit aan een vergelijkbare snelheid als het Bruto Binnenlands Product (BBP), maar na een tijd voorspelt men een langzame ont koppeling van vrachtvolumes en BBP, een gevolg van het toenemend aandeel van diensten. Eén zaak is duidelijk: er komt ook in de toekomst een belangrijke toename van het te vervoeren volume aan goederenvervoer. Vraag is welk aandeel de spoorwegsector hiervan kan behandelen.

Indien de spoorwegsector zijn marktaandeel wil behouden en liefst vergroten, zal hard gewerkt moeten worden aan de zwaktes en bedreigingen. Typische voorbeelden zijn de lage operationele snelheid, de verschillende graad van liberalisering in de verschillende lidstaten, en mogelijke versnippering van volumes omwille van te veel aanbieders, waardoor mogelijke schaalvoordelen verloren gaan. Het gaat stuk voor stuk om elementen die onder meer via de tijd en/of de *out-of-pocket*-kosten de zgn. 'gegeneraliseerde kosten' van de beslissingsnemer negatief beïnvloeden.

Bij het traditionele vrachtvervoer per spoor, uitgevoerd door de vroegere traditionele en nationaal gecontroleerde spoorwegmaatschappijen (NMBS, NS, SNCF, DB, FS,...), was er duidelijk een natuurlijk monopolie aanwezig. Dat betekent dalende gemiddelde kosten, met marginale kosten beneden de gemiddelde kosten. Onder die voorwaarden neigt een markt naar één enkele aanbieder. De reden voor dat natuurlijk monopolie ligt in de hoge kapitaalkosten voor het bouwen van infrastructuur. Dat maakte

wel dat de nationale spoorwegbedrijven een monopolie hadden voor spoorvervoer, maar niet voor vervoer op zich.

Met de door de Europese Unie opgelegde liberaliseringsmaatregelen wilde men ook een einde maken aan de monopolistische macht van de traditionele spoorwegmaatschappijen, door een scheiding van de onderdelen. De oorzaak van de dalende gemiddelde kosten, te weten de zeer hoge infrastructuurkosten, werd afgesplitst. Bij het uitvoeren van treindiensten is er wel degelijk concurrentie mogelijk, terwijl zaken zoals signalisatie en infrastructuurbeheer niet concurrentieel zijn.

Wat leren we hieruit voor wat betreft de eventuele nood aan een regionaal spoorwegbeleid? De modus spoorvervoer kan ongetwijfeld perfect worden ingepast in een beleid dat onder meer gericht is op een efficiënte transportafwikkeling, in combinatie met een modale herverdeling. Dat vereist echter dat diezelfde spoormodus, conform de Europese regelgeving, wordt geliberaliseerd op zulkdanige wijze dat enerzijds de Europese doelstellingen worden gehaald, anderzijds het spoorvervoer op een efficiënte en competitieve wijze wordt geherstructureerd. Zo is iedere lidstaat bijvoorbeeld vrij in het kiezen van het eigen scheidingsregime, voor zover voldaan wordt aan de EU-richtlijn. Vermits die omschakeling voornamelijk federale materie is, moet Vlaanderen er strikt op toezien dat de Europese doelstellingen worden bereikt en dat er geen ongewenste effecten optreden die de concurrentiepositie van Vlaanderen als logistieke draaischijf hypothekeren.

## 4 Structuur van de spoorvrachtmarkt

De invoering van de Europese richtlijnen stuitte op verzet. Na meer dan 150 jaar monopolie was het voor de verschillende nationale spoorwegmaatschappijen niet evident om die macht te delen met andere spelers. Zo was bijvoorbeeld één van de doelstellingen van het Tweede Spoorpakket de creatie van snel en efficiënt vrachtverkeer door middel van zgn. *'freight freeways'*. Dat betekent echter het openstellen van het net voor alle aanbieders van spoorvrachtcapaciteit, iets dat op stevig verzet stuit van de *incumbents*.

In wat volgt gaan we voor België en de belangrijkste omringende landen na wat de huidige marktsituatie is, om op die manier zicht te krijgen op de huidige marktstructuur. In een later stadium wordt gewerkt richting toekomstige marktstructuur.

### 4.1 Marktstructuur in België

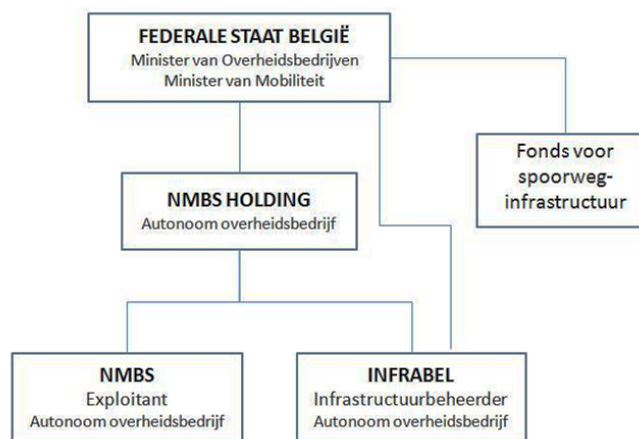
Door de wet van 21 maart 1991 wijzigde het statuut van de NMBS, van een overheidsbedrijf in een naamloze vennootschap van publiek recht met een onafhankelijke directie. De NMBS werd onafhankelijker, al bleef ze wel volledig eigendom van de Belgische Staat. In deze wet worden onder meer de opdrachten van openbare dienstverlening van de NMBS beschreven. Vrachtverkeer en internationaal personenvervoer vallen niet onder die opdracht van openbare dienstverlening (Van Looy, 2005, pp. 69-70).

De Europese richtlijn 91/440 vereiste minimaal een boekhoudkundige scheiding tussen het netwerk en de exploitatie. In België bleef de scheiding in eerste instantie beperkt tot een strikte, maar tegelijkertijd minimale, naleving van die richtlijn, waardoor de NMBS een geïntegreerd bedrijf werd dat verantwoordelijk was voor het beheer van de infrastructuur in de enge zin en daarnaast de opdrachten

van een spoorbedrijf vervulde. Veiligheidstaken werden doorgegeven aan andere bevoegde instanties. Deze organisatiestructuur hield slechts enkele jaren stand (Mistiaen, 2005, pp. 22-23; Van Looy, 2005, pp. 69-71; Willems, 2001, p. 41).

In 2005 werd de toenmalige NMBS omgevormd tot de huidige holdingstructuur, met behoud van de bestaande juridische structuur van NV van publiek recht (cfr. figuur 4). Het betreft drie autonome overheidsbedrijven: de NMBS-holding als moederbedrijf en twee dochterondernemingen, Infrabel en NMBS. Infrabel is bevoegd voor de infrastructuur en de NMBS is verantwoordelijk voor de exploitatie en het vervoer. De holdingstructuur beantwoordde aan de Europese richtlijnen. In tegenstelling tot de vroegere geïntegreerde onderneming, kunnen de veiligheidstaken terug binnen de NMBS-holding worden uitgevoerd (Mistiaen, 2005, pp. 22-23; Van Looy, 2005, pp. 71-72).

**Figuur 4: Holdingstructuur NMBS**



Bron: NMBS, 2011a

Buiten de holdingstructuur werd een Fonds voor de Spoorweginfrastructuur opgericht. De traditionele spoorwegmaatschappijen hadden vaak een grote schuldenlast opgebouwd ten opzichte van de Staat. De lidstaten werden daarom door de Europese Unie verzocht om de bestaande schulden van de spoorwegen kwijt te schelden of tijdelijk op te schorten, zodat het vrije marktsysteem zou kunnen werken zonder al te veel lasten uit het verleden. In België worden de oude schulden van de NMBS beheerd door het Fonds voor de Spoorweginfrastructuur. Het Fonds is eigenaar van bepaalde terreinen, ter waarde van de totale schuld, en verhuurt deze gronden aan de infrastructuuruitbater, Infrabel (Willems, 2001, p. 38).

Door de organisatorische verandering naar een holdingstructuur voldoet België aan de minimum vereiste van de richtlijn van de Europese Unie. Men kan zich wel de vraag stellen of deze vorm van liberalisering volstaat om te komen tot de doelstelling van een efficiënte en concurrentiële markt. Daarbij komt dat de NMBS voor wat spoorvracht betreft voorsnog een dominant marktaandeel heeft.

Elke spoorwegexploitant dient te beschikken over een spoorweglicentie en een veiligheidscertificaat. De aanvraag voor de spoorweglicentie dient te gebeuren in de lidstaat waar de vervoerder gevestigd is, maar is wel geldig in alle EU-lidstaten. Het veiligheidscertificaat wordt per lidstaat uitgereikt. In België worden deze onafhankelijk uitgereikt door DVIS (Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de

Spoorwegen). DVIS behoort toe aan de FOD Mobiliteit en Vervoer en kent een certificaat toe zodra aan de vereiste veiligheidsnormen van het land waarin de spoorwegexploitant actief wil zijn voldaan is.

**Tabel 1: Marktaandelen NMBS en privéoperatoren**

Aandeel in Treinkilometers			Aandeel in Tonkilometers		
<b>2008</b>	Privé	6,97	<b>2008</b>	Privé	5,66
	NMBS	93,03		NMBS	94,34
<b>2009</b>	Privé	10,69	<b>2009</b>	Privé	9,50
	NMBS	89,31		NMBS	90,50
<b>2010</b>	Privé	13,60	<b>2010</b>	Privé	12,21
	NMBS	86,40		NMBS	87,79
<b>2011*</b>	Privé	13,31	<b>2011*</b>	Privé	11,71
	NMBS	86,69		NMBS	88,29

\*Cijfers 2011 tot augustus 2011

Bron : Eigen bewerking van Infrabel (2011)

In 2011 voldeden twaalf maatschappijen aan alle eisen om met vrachttreinen op het Belgisch spoorwegennet te rijden<sup>3</sup>. Niet allen waren actief. Binnen de NMBS wordt het vrachtverkeer uitgevoerd door NMBS Logistics, dat sinds 2011 een autonome onderneming en goederenvervoerder is. De commerciële vrachtactiviteiten van NMBS Logistics werden ondergebracht in twee groepen. IFB (Interferryboats) richt zich vooral op de intermodale markt en het maritiem verkeer van containers. Xpedys is een andere dochteronderneming die logistieke oplossingen biedt vooral in het vervoer van bulk, grondstoffen, landbouw- en staalproducten. Sinds juli 2011 is Rail Force een onderdeel van Xpedys en richt zich op het vervoer van consumentengoederen en vrachten voor de chemische sector en de auto-industrie. Samenwerkingsverbanden op Italië en Duitsland noemen specifiek Sibelit en Cobra. Onder "open access" heeft NMBS Logistics eigen activiteiten in Noord-Frankrijk onder de naam OSR. De tractie gebeurt vooral in-house, al zijn er op internationale trajecten samenwerkingen met zowel *incumbents* als private operatoren (Pauwels, 2011). In 2008 bedroeg het marktaandeel van NMBS Logistics nog 93%, een marktaandeel dat daalde tot 89,31% in 2009 en 86,40% in 2010 (Commission of the European Communities, 2009, p. 90; Infrabel, 2011).<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Wat vracht betreft gaat het naast de NMBS om Crossrail Benelux (CH), SNCF Fret (FR), TrainsporT (BE), ERS Railways (NL), Captrain Belgium (BE), DB Schenker Rail Nederland (NL), RURTALBAHN BENELUX (BE), Rotterdam Rail Feeding (NL), Euro Cargo Rail (FR), Europorte France (FR) en Railtraxx (BE). Op 9 januari 2012 beschikt CFL Cargo (Lux), in tegenstelling tot vroeger, niet over veiligheidscertificaat.

<sup>4</sup> De dominante positie van de NMBS groep leverde vooral in de eerste jaren van de liberalisering een aantal problemen op. Volgens ERFA, de vertegenwoordiger van de private spoorwegorganisaties, staat België, samen met Polen en Italië, aan de top wat betreft klachten van private operatoren over het gebrek aan eerlijke marktwerking (Tonon, 2011). De eerste jaren waren er vooral conflicten over de operaties op de terminals en over de opleidingsmodaliteiten van Belgische treinbestuurders.

## 4.2 Markstructuur in een aantal Europese landen

In *Nederland* is de liberalisering verder doorgevoerd dan technisch vereist was door de Europese richtlijnen, al is deze wel volgens de geest van de wet. Vooral in het goederenvervoer vonden grote veranderingen plaats. Het spoorvrachtverkeer in Nederland is volledig vrij gemaakt. De voormalige cargo-afdeling van de Nederlandse Spoorwegen (NS) maakt nu deel uit van de Duitse spoorwegmaatschappij DB Schenker. Daarnaast zijn er nog elf binnen- en buitenlandse exploitanten actief op het Nederlandse spoorwegennet. In 2008 bedroeg het marktaandeel van de DB Schenker Rail Nederland ongeveer 67% (Commission of the European Communities, 2009, p. 91). De Nederlandse spoormarkt is dus wel degelijk grondig gewijzigd sinds de liberalisering.

*Frankrijk* was nooit voorstander van de liberalisering van de spoormarkt en heeft enkel de minimaal verplichte wijzigingen doorgevoerd. De infrastructuurbeheerder maakt nog deel uit van de SNCF-groep, waardoor er vragen gesteld kunnen worden bij de onafhankelijkheid bij toewijzing van de infrastructuur. Deze infrastructuurbeheerder, RFF, heeft een beperkte personeelsbezetting en besteedt vele taken uit aan de SNCF. Ondanks de toetreding van een aantal nieuwe spelers, behoudt SNCF zijn dominante monopoliepositie. Het marktaandeel bedroeg in 2008 ongeveer 90% (Commission of the European Communities, 2009, p. 91). Dit hoge marktaandeel gaat echter wel gepaard met grote verliezen in o.a. de goederenafdeling Fret SNCF.<sup>5</sup>

*Duitsland* was één van de voorlopers op het vlak van liberalisering. Grondige hervormingen werden doorgevoerd. Er werd gekozen voor een holdingmodel met Deutsche Bahn AG als moederbedrijf en vijf onafhankelijke dochterondernemingen, waaronder DB Cargo AG voor het goederenvervoer (Mistiaen, 2005, pp. 21-22). In 2000 ontstond Railion door een fusie van DB Cargo met de goederenafdeling van de Nederlandse Spoorwegen. In de volgende jaren volgden verschillende overnames in andere landen. In 2009 werd de naam veranderd in DB Schenker Rail, na de overname van de grote logistieke speler Schenker.

De Duitse federale overheid staat in voor de infrastructuurinvesteringen. De verschillende deelstaten hebben gezag over niet-federale spoorondernemingen en zijn daarnaast ook bevoegd voor het regionale transport. Een groot aantal nieuwe operatoren kreeg een licentie voor het Duitse spoornetwerk. Toch kunnen er nog vragen worden gesteld bij de huidige holdingstructuur, in het bijzonder over de toekenning door DB Netz AG van rijpaden (de zgn. slots) op de infrastructuur. Door de holdingstructuur maakt de infrastructuurbeheerder nog steeds deel uit van Deutsche Bahn. De kostprijs voor het gebruik van de infrastructuur wordt ook als te hoog ervaren, met voordeeltarieven voor grote transportvolumes. Men krijgt de indruk dat veel infrastructuurheffingen op maat van de grote spelers zijn geschreven.<sup>6</sup>

Ondanks de vele nieuwe exploitanten heeft DB Schenker Rail nog het grootste aandeel op de Duitse markt, met in 2008 een marktaandeel van 78% (Commission of the European Communities, 2009, p. 90).

---

<sup>5</sup> SNCF veranderde ook een aantal keren van CEO en zodanig ook van strategie. De laatste jaren is een expansiepolitiek gevoerd naar België, waar SNCF met eigen treinen tot in de Antwerpse haven rijdt, en ook verschillende overnames deed in o.a. Duitsland en Italië. Deze overnames werden in 2010 omgevormd tot Captrain. Wat betreft logistiek nam SNCF Geodis over. Zo kan SNCF intermodale logistieke operaties aanbieden.

<sup>6</sup> DB bezit ook een aantal energiecentrales, wat de marktwerking ook beïnvloedt.

Daarnaast versterkt DB Schenker haar positie op de Europese spoormarkt door het voeren van een politiek van overnames en *joint ventures*.

In *Italië* werd als antwoord op de liberalisering ook een holding opgericht. Aan het hoofd staat de moederonderneming Ferrovie dello Stato (FS), met tien dochterondernemingen onder zich. Twee daarvan houden zich bezig met goederenvervoer. Trenitalia is de voornaamste Italiaanse spoorvervoerder voor passagiers én voor goederen. Trenitalia Cargo vervoert goederen zowel binnen als buiten de landsgrenzen, inclusief gecombineerd vervoer. FS Logistica is verantwoordelijk voor het nationale goederentransport per spoor en biedt daarnaast ook geïntegreerde logistieke diensten aan. Door de wijziging naar een holdingstructuur en een boekhoudkundige scheiding tussen infrastructuurbeheerder en spoorvervoer voldoet de Italiaanse spoorwegmaatschappij aan de liberaliseringsvoorwaarden. Verschillende nieuwe spelers zijn al tot de spoormarkt toegetreden, Trenitalia nam participaties in kleinere buitenlandse ondernemingen. Als resultaat blijft de FS zijn dominante positie behouden.

### 4.3 Xrail: alliantie of kartel?

Op 18 februari 2010 werd de alliantie Xrail opgericht met als doel de klantvriendelijkheid en de efficiëntie van het internationale spoorgoederenvervoer te versterken. Het vervoer van wagonladingen<sup>7</sup>, in het bijzonder over een internationaal traject, is momenteel niet concurrentieel. Het gaat immers gepaard met zeer hoge vaste kosten. Het wegvervoer heeft geen vergelijkbare vaste kosten. Xrail bestaat uit zeven Europese vrachtoperatoren: NMBS Logistics (België), DB Schenker Rail (Duitsland), CFL Cargo (Luxemburg), Rail Cargo Austria (Oostenrijk), CD Cargo (Tsjechië), Green Cargo (Zweden) en SBB Cargo (Zwitserland).<sup>8</sup>

Xrail gebruikt de bestaande infrastructuur van het TEN-T netwerk om de wagonladingen internationaal te vervoeren. Ondanks het bestaan van de alliantie blijven de verschillende spooroperatoren met elkaar concurreren op het vlak van prijszetting en klantenbinding. Bovendien is het de bedoeling dat op termijn nog andere lidstaten kunnen toetreden, zodanig dat een betrouwbaar en transparant transport van wagonladingen over het ganse Europese continent kan worden gegarandeerd. Uiteindelijk vormt alliantievorming zoals nagestreefd binnen Xrail een illustratie van de wijze waarop de traditionele marktstructuur van de spoorwegindustrie kan evolueren naar een industrieel-economische structuur die vergelijkbaar is met die van andere modi (cfr. de alliantievorming in zee- en luchtvervoer).

### 4.4 Lessen uit de huidige marktstructuur

De uitvoering van de liberaliseringsrichtlijnen verschilt per lidstaat, een gevolg van het feit dat de landen vrij waren bij de keuze van het herstructureringsmodel. De meeste van de hier besproken landen hebben geopteerd voor een holdingstructuur. Er kunnen vragen gesteld worden over de onafhankelijkheid van de infrastructuurmanager bij de toewijzing van rijpaden op de infrastructuur. Hier

---

<sup>7</sup> Bij wagonladingen worden wagons van of voor meerdere klanten samengevoegd en al dan niet naar dezelfde bestemming gebracht.

<sup>8</sup> SNCF was de enige voornaamste *incumbent* die niet in deze structuur stapte, daar ze niet meer geloven in de *single wagon loads*.

stelt zich de vraag naar de houding van de regulator. Dit probleem stelt zich niet in Nederland waar het infrastructuurbeheer een aparte en onafhankelijke onderneming vormt.

Zowel de nationale als de internationale spoormarkt voor goederen zijn vrijgemaakt. Hierdoor zijn er in de meeste lidstaten nieuwe vrachtvervoerders tot de markt toegetroten, zowel private exploitanten als andere nationale spoorwegmaatschappijen. Opvallend is wel het verschil in schaalniveau van de operaties. DB Schenker Rail is de grootste goederenvervoerder per spoor in Europa. In 2010 realiseerde het bedrijf 105 miljard tonkm in Europa, dit terwijl de andere grote speler Fret SNCF in 2009 slechts 33 miljard tonkm realiseerde (Niederhofer, 2011). DB Schenker Rail heeft zijn aandeel kunnen uitbreiden door acquisities, overnames en samenwerkingsverbanden met andere spoorwegondernemingen in de verschillende Europese lidstaten aan te gaan (Kerr, 2010, sl.5).

## 5 Concurrentiestrategieën

Sinds de vrijmaking van het internationale goederenvervoer in 2006 en het nationale vrachttransport in 2007 zijn er naast de bestaande nationale spoorwegmaatschappijen zeer veel private spoorondernemingen voor goederentransport opgericht. Vraag is in welke mate dit de concurrentiestrategieën binnen de spoorwegsector heeft beïnvloed.

Er moet een onderverdeling worden gemaakt tussen de nationale, de private en de publiek-private spoorwegmaatschappijen. Vooral in deze laatste groep, de private ondernemingen waarvan een nationale spoorwegonderneming een deel van de aandelen in handen heeft, valt de dominantie van DB Schenker Rail Transport en SNCF duidelijk op. Deze ondernemingen proberen hun marktaandeel in het Europese spoorgoederenvervoer te vergroten door middel van overnames en joint ventures in andere lidstaten. Daarnaast is ook opvallend dat een groot deel van de nieuwe private ondernemingen van Duitse oorsprong zijn.

Het goederenverkeer per spoor kan worden ingedeeld in vier vervoersvormen: stukgoed, wagonladingen, complete treinen en het intermodaal transport. Bij het transport van stukgoed worden meestal een aantal dozen of paletten vervoerd, die geen volledige wagon vullen. In de praktijk worden dit soort ladingen niet meer met de trein verzonden, maar is het transport hiervan overgenomen door het wegvervoer.<sup>9</sup> Het vervoer van wagonladingen vindt plaats wanneer bedrijven geen volledige trein kunnen vullen. De aparte wagons worden opgepikt bij de leveranciers om dan op een centrale locatie gesorteerd en gecombineerd te worden en vervolgens naar de plaats van bestemming te gaan. Bij complete treinen kan één producent de trein volledig vullen, waardoor de goederen rechtstreeks van de producent naar de afnemer kunnen worden vervoerd. Het intermodale segment omvat alle zendingen die een overslag tussen verschillende transportmodi vereisen. Het gaat hier dan in het bijzonder om de inlandse transportrelatie tussen de weg en het spoor (CER, 2006, p.24-26).

Het transport van complete treinen is het makkelijkste om uit te voeren en is door de hoge operationele snelheid bovendien vaak zeer winstgevend. Het was dan ook dit segment dat na de liberalisering als eerste nieuwe operatoren aantrok. Het sorteren en combineren van de wagonladingen is immers zeer tijdrovend, waardoor er lange transittijden ontstaan. Hierdoor ondervindt het transport van

---

<sup>9</sup> SNCF en DB hebben hier een voordeel, daar ze een logistieke poot hebben na de integratie van respectievelijk Geodis en Schenker.



wagonladingen een enorme concurrentie vanuit het wegvervoer. Aangezien ongeveer 50% van het totale spoorvrachtvolume bestaat uit wagonladingen, heeft de Europese Unie er belang bij om te vermijden dat dit aandeel wordt weggekaapt door het wegtransport<sup>10</sup>. Volgende tabel geeft de marktstructuur en marktaandelen weer voor de Belgische markt.

**Tabel 2: Kenmerken van de verschillende treinsegmenten**

Segment	Grondstoffen	% van het totale volume per spoor vervoerd	Concurrerende omgeving	Winstgevendheid
<b>Wagonladingen</b>	Chemische producten Auto's & machines	±50%	Concurrentie van het wegvervoer Complex productieproces met hoge toetredingsdrempels	Verlieslatend
<b>Complete treinen</b>	Bulkgoederen Bouwmateriaal	±35%	Concurrentie van de traditionele binnenvaart Concurrentie tussen de verschillende spoorwegmaatschappijen Prijsdaling	Groot
<b>Intermodaal vervoer</b>	Afgewerkte producten Containers	±15%	Grote concurrentie van het wegvervoer Gesubsidieerd in verschillende regio's	Verlieslatend

Bron: Xrail, 2010

Bij intermodaal transport worden voornamelijk containers vervoerd. Het containertransport kende in het laatste decennium de grootste groei, als gevolg van de toenemende wereldhandel, en dit wordt ook weerspiegeld in het intermodaal vervoer. Nochtans is het intermodaal transport het minst winstgevend segment in Europa, ten gevolge van de grote concurrentie van het wegvervoer. Dit heeft twee oorzaken. Ten eerste speelt de afstand een grote rol. Bij intermodaal vervoer is het spoorverkeer voornamelijk bij langere afstanden minder duur dan andere transportmodi, omwille van de extra overslagkosten. Goederen dienen echter vaak over een kleinere afstand te worden vervoerd. Daarnaast is het intermodaal vervoer over land veel duurder dan intermodaal transport via binnenvaart. Tabel 2 geeft een samenvatting van de kenmerken van de verschillende treinsegmenten.

<sup>10</sup> De EU zet onder meer specifiek in op co-modaliteit, waar elke modus z'n sterktes uitspeelt. Dat wil zeggen voor de korte afstand voor en na een intermodale treinrit het gebruik van wegvervoer.

Toch bestaat er een grote interactie tussen de verschillende treinsegmenten. In meer dan 70% van de gevallen dient bij complete treinen of bij intermodaal transport een beroep te worden gedaan op wagonladingdiensten voor de *“last mile”* of laatste kilometers. Vóór de liberalisering van de spoormarkt gebruikten de nationale spoorwegmaatschappijen de winsten van de complete treintransporten om de verlieslatende segmenten, meer specifiek wagonlading en intermodaal vervoer, te financieren. Door de vrijmaking van de markt traden de nieuwe spelers toe tot het winstgevende segment van complete treineladingen, een vorm van zgn. *“cherry picking”*. Hierdoor daalden de gemiddelde prijzen en dus ook de winsten voor de traditionele spoorwegmaatschappijen, waardoor de totale exploitatie nog meer verlieslatend werd. Daar ligt de reden waarom spoorwegmaatschappijen samenwerkingsverbanden opzetten. Het samenbrengen van volume maakt van wagonladingen mogelijk treineladingen, een marktsegment waar nog winst wordt gegenereerd (CER, 2006, p.25-27).

**Tabel 3: Samenvatting treineladingen**

	Wagonladingen	Complete treinen	Intermodaal vervoer
<b>NMBS</b>	X	X	X
<b>DB Schenker Rail Transport</b>	X	X	X
<b>Fret SNCF</b>	X	X	X
<b>Trenitalia</b>	X	X	X
<b>Veolia Cargo</b>			
• <b>Captrain</b>		X	X
• <b>Europorte</b>	X	X	X
<b>Crossrail</b>		X	X

Bron: Eigen verwerking op basis van materiaal van de operatoren

Tabel 3 geeft voor een aantal belangrijke spoorwegmaatschappijen een samenvattend overzicht van de deelmarkten waarop men zich richt. Er kan gesteld worden dat de nationale spoorwegmaatschappijen treineladingen aanbieden in de drie verschillende segmenten. SNCF heeft het vervoer van wagonladingen wel beperkt tot de rendabele lijnen. De kleinere spooroperatoren, met uitzondering van Europorte, beperken zich tot het intermodaal vervoer en het transport van complete treinen. De voornaamste redenen hiervoor zijn, zoals reeds eerder aangegeven, het grote groeipotentieel van het intermodaal transport en de winstgevendheid van de volledige treinen.

DB Schenker Rail is op dit ogenblik duidelijk de dominante speler, zowel op het vlak van het vervoerde volume, de sterke kapitaalstructuur als de agressieve overnamepolitiek. Vooral de kapitaalstructuur van het moederhuis Deutsche Bahn is sterker dan deze van NMBS Holding (solvabiliteit van Deutsche Bahn was in 2010 27,53% t.o.v. 16,4% voor NMBS in 2009). Het tegenovergestelde kan gesteld worden van NMBS Logistics. In 2009 haalde de vrachtafdeling van NMBS nog een 47,1%, beduidend meer dan de voorgenoemde holdings. Toch is het totaalbeeld minder positief. Door de economische crisis van 2008-09, maar ook in de jaren voorheen, had NMBS Logistics te kampen met een daling van het

goederentransport, wat resulteerde in een aanhoudend verlies en daardoor heeft deze onderneming geen reserves aangehouden of opgebouwd. Deze cijfers geven aan dat de solvabiliteit van de Belgische vrachtafdeling nog niet zorgwekkend is, de opstapelende verliezen kunnen deze situatie weliswaar doen keren.

SNCF heeft een gezonde kapitaalstructuur, met voldoende reserves, maar heeft toch een significant lagere solvabiliteit t.o.v. Deutsche Bahn (solvabiliteit in 2010 van 16,10%). Ook Fret SNCF, het goederenvervoer binnen SNCF, kende over de periode 2005-2009 een dalend vrachtvolume.

De private spoorwegondernemingen scoren over het algemeen goed. Operatoren zoals Crossrail en Veolia Cargo hebben een andere kapitaalstructuur, met een beperkt eigen vermogen. Maar deze kennen wel goede groeicijfers. Crossrail in het bijzonder heeft in de periode 2005-2009 een positieve groei gekend en dit wordt in de forse toename van de opbrengsten weerspiegeld. Er was, op het rampjaar 2008 na<sup>11</sup>, altijd een positieve cashflow en bijgaande operationele winst. De groei is groot, Crossrail stelt zelf dat hun bedrijf meer internationale trafiek genereerde dan de Belgische nationale spoorwegmaatschappij (uitgedrukt in tonkilometer).

Bovenstaande analyse geeft duidelijk weer dat in de periode 2005-2009 al grote veranderingen zijn opgetreden in de geliberaliseerde spoorwegmarkt. In de toekomst zullen er nog meer verschuivingen optreden<sup>12</sup>. Daarop wordt in een volgende paragraaf dieper ingegaan.

## 6 Potentiële toekomstige strategieën

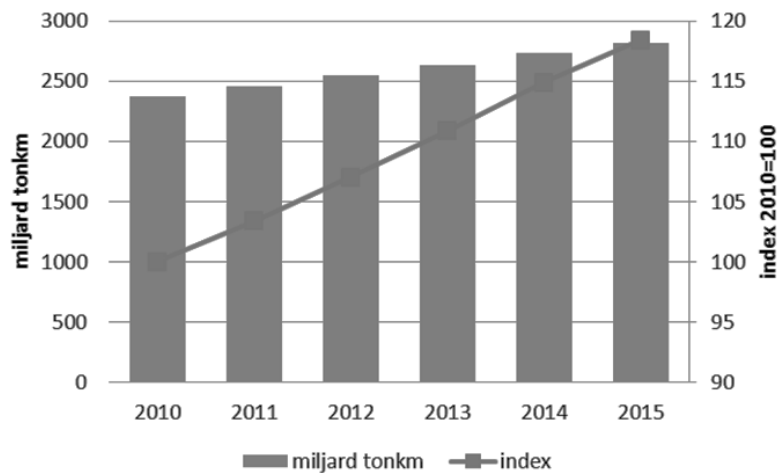
Vraag is nu hoe de marktstructuur in de toekomst zal evolueren. Dat zal in de eerste plaats afhangen van de strategieën die de verschillende betrokken actoren zullen hanteren, strategieën die ongetwijfeld ook beïnvloed zullen worden door de groei van de economie en de daarvan afgeleide vervoervolumes.

---

<sup>11</sup> In 2008 werd het concordaat aangevraagd, waardoor Crossrail z'n schuldpositie en aandeelhoudersstructuur kon wijzigen. Een té ambitieus groeiplan en sterk dalende volumes brachten het bedrijf op de rand van het bankroet.

<sup>12</sup> Zo werd Veolia Cargo in 2009 overgenomen door SNCF Fret en Groupe Eurotunnel. Het merendeel van de Europese activiteiten werd Captrain gedoopt.

**Figuur 5: Voorspelling van het goederentransport in Europa in de periode 2010-2015**



Bron: eigen bewerking uit Datamonitor, 2011

Uit figuur 5 blijkt dat het totale volume in de periode 2010-2015 met ongeveer 20% zal stijgen. Verwacht wordt dat tegen 2013 de transportvolumes van 2008 terug worden bereikt. De gemiddelde jaarlijkse groei bedraagt 3,4%. In de eerste jaren van de beschouwde periode is het groeipercentage echter groter dan op het einde in 2015, waar ze slechts 3,1% bedraagt. De oorzaak hiervan is de te verwachten heropleving van het zwaar getroffen goederentransport na de economische crisis van 2008. (Datamonitor, 2011, p.35-36; Gasparic, e.a., 2009, p.3)

Het is ook van groot belang voor de spoorwegondernemingen dat ze na de eerdere verliezen in 2008 en in het bijzonder in 2009 financieel gezond worden. Dit kan worden gerealiseerd door de kosten te verminderen en inefficiënties weg te werken. Deze strategieën kunnen gemakkelijk door private ondernemingen worden toegepast, terwijl dit voor de traditionele nationale spoorwegbedrijven veel moeilijker is, cf. de voortdurend aanwezige potentiële stakingsdreiging (Gasparic, e.a., 2009, p.3-5).<sup>13</sup>

Een mogelijke toekomstige evolutie is dat er te weinig treinmachinisten gevonden zullen worden. De krapte op deze markt, mede een gevolg van goede loonsvoorwaarden bij de voormalige monopolisten gecombineerd met een aanhoudende groei in treinkilometers, maakt dat vele private operatoren moeite hebben met het aantrekken van personeel. Velen, zoals o.a. Crossrail, zijn dan ook gestart met zelf machinisten op te leiden (Crossrail Training Center, 2011).

Een andere evolutie waarmee dient te worden rekening gehouden is deze van het rollend materieel. Door de creatie van de Europese spoorwegmarkt werd het mogelijk om zonder veel problemen internationale rijpaden aan te vragen. Vele bedrijven hadden wel aanhoudende problemen met het laten homologeren van hun lange afstandslocomotieven. Door de vele nationale signalisatie- en elektrificatiestandaarden is een homologatieprocedure tijdrovend. Al hebben de nationale netwerkbeheerders een zogenaamde 'cross acceptance' afgesproken, dan nog duiken problemen op.

<sup>13</sup> Toch werd er in het voorjaar van 2011 verschillende keren gestaakt bij Duitse private operatoren. De treinbestuurders wilden een gelijkgesteld loon aan dat van de DB-machinisten.

Om een deel van deze problemen te vermijden kiezen veel private operatoren voor lange afstand diesellocomotieven (o.a. Class 66), wat de ecologische impact van spoorvervoer niet ten goede komt.

Drie mogelijke scenario's worden in wat volgt beschouwd. Een eerste scenario gaat uit van de verwachting dat de huidige markt blijft zoals ze is. In een tweede scenario kan DB Schenker Rail zijn dominante positie versterken, waardoor een de facto monopolie ontstaat. Bij het derde scenario ontstaat een duopolie tussen DB Schenker Rail en Fret SNCF.

## 6.1 Scenario 1: de marktstructuur blijft ongewijzigd

In een eerste scenario blijft de huidige marktsituatie voortbestaan. Deze marktform leunt het dichtste aan bij die van zuivere mededinging. Een markt met vrije concurrentie wordt gekenmerkt door een groot aantal aanbieders en vragers. Door de liberalisering van de spoorwegen zijn er naast de nationale spoorwegondernemingen een aantal nieuwe spoorexploitanten toegetreden tot de markt.

Het aanbieden van een homogeen product is een tweede vereiste voor zuivere mededinging. Spoorgoederenverkeer kan inderdaad worden beschouwd als een homogene dienstverlening. Ten derde mag er geen beperking zijn voor het toetreden tot de markt. De verschillende spoorwegpakketten hebben gezorgd voor een vrijmaking van de spoormarkt. Hierdoor kan iedereen die beschikt over de nodige certificaten opereren op het spoornet en dus spoorvrachtverkeer aanbieden. Tot slot dienen alle marktparticipanten over dezelfde en volledige informatie te beschikken. Het begrip 'perfecte informatie' dient echter wel genuanceerd te worden in een reële situatie. Bij het spoorgoederenverkeer is er sprake van markttransparantie, maar deze is niet perfect.

Aangezien er vele aanbieders zijn, zal een verandering van het aanbod van één spoorwegonderneming niet echt een substantieel effect hebben op het totale aanbod. Het prijsniveau wordt bereikt op basis van het marktevenwicht. Het is dus voor de spoorexploitanten niet aangewezen om boven de geldende marktprijs goederentransporten aan te bieden. De concurrentie biedt immers dezelfde diensten goedkoper aan, waardoor de onderneming klanten verliest.

Door de vrijmaking van de spoormarkt, verloren de nationale spoorwegmaatschappijen op het vlak van spoorvracht hun monopolie binnen elke lidstaat. Om te kunnen overleven in een geliberaliseerde markt, dienden deze ondernemingen hun prijs te verlagen tot het huidige marktevenwicht. Spoorwegexploitanten die gedurende een langere periode negatieve resultaten hebben, zullen bijgevolg uit de markt verdwijnen.

Algemeen kan gesteld worden dat de huidige spoorgoederenmarkt inderdaad vele kenmerken vertoont van zuivere mededinging. Toch dient er opgemerkt te worden dat het lange termijnevenwicht nog niet bereikt is. Sommige bedrijven, onder andere Crossrail, boekten winsten, terwijl anderen, zoals NMBS Logistics, te kampen hadden met grote verliezen. Aangezien de spoorgoederenmarkt slechts enkele jaren geliberaliseerd is, zullen er dus de komende jaren ongetwijfeld nog veranderingen optreden in de spoorgoederenmarkt, om op die manier te komen tot het lange termijnevenwicht.

De uitreiking van certificaten voor treinbestuurders was een discussiepunt in de eerste jaren van de liberalisering. Maar na de oprichting van verschillende opleidingsinstellingen zoals NMBS Logistics Rail Training Institute, Crossrail Training Center, Advies R&C is dit conflict van de baan. Er is nog een sterke verwevenheid tussen officiële organen en de voormalige monopolist NMBS. Een voorbeeld is de

knowhow van de dienst OOIS (Onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor), die onderzoek instellen naar ernstige exploitatieongevallen die zich op het Belgische spoorweganet voordoen. De benodigde kennis werd tot 2009 rechtstreeks vanuit NMBS holding gehaald. Daarna werd een lijst van experts in de materie opgesteld. Al zal de historische verwevenheid nog een tijd blijven, tot de liberalisering echt matuur wordt.

## 6.2 Scenario 2: een de facto monopolie van DB Schenker Rail

Een tweede mogelijk scenario laat de situatie evolueren naar een monopolie. Hierbij zal de dominantie van DB Schenker Rail in het Europese spoorgoederenverkeer zo groot worden, dat er een de facto monopolie ontstaat. Er zullen aanvankelijk ook nog andere spoorondernemingen actief zijn op de markt, maar deze zijn zo klein dat ze weinig of geen concurrentie bieden aan de monopolist. Hierdoor kan de monopolist een prijs vragen die hoger is dan de marktprijs die zou gelden in het geval van zuivere mededinging. Aangezien er geen alternatieve aanbieders zijn voor de monopolist, zullen de klanten de hogere prijs moeten betalen. Als gevolg van de prijsstijging zal minder worden geproduceerd in vergelijking met een situatie van perfecte mededinging.

Op dit ogenblik geldt geen monopoliekracht voor deze operator, al is er wel regelmatig kritiek op de Duitse marktsituatie. Onrechtstreeks leveren een aantal ontwikkelingen een voordeel op aan deze *incumbent*<sup>14</sup>. Al kan er op basis van de winstcijfers worden geconcludeerd dat DB Schenker Rail zich nog niet in een monopoliesituatie bevindt. Uit tabel 4 blijkt immers dat DB Schenker Rail vooralsnog een prijs vraagt, die niet hoger ligt dan de tarieven van de andere spoorwegondernemingen<sup>15</sup>.

**Tabel 4: Gemiddelde tarieven voor goederenvervoer van 1 geladen wagon over een afstand van 100 km op een treinstel met 2 assen – gecombineerd met infrastructuurheffingen**

	NMBS Logistics	DB Schenker Rail	Fret SNCF	Trenitalia	Veolia Cargo	Crossrail
Tarief (in €) voor 100 km op 2 assen	593	598,5	731	638,5	n.a.	n.a.
Tarief voor een 960 ton vrachttrein (Euro/Trein-Km)	2 (BE)	2.5 (DE)	2.67 (FR)	2.408 (IT)	2.67 (FR)	2 (BE)
Tarief voor een 2000 ton vrachttrein (Euro/Trein-Km)	2 (BE)	2.5 (DE)	2.67 (FR)	2.408 (IT)	2.67 (FR)	2 (BE)

Bron: Eigen bewerking uit prijslijsten van de verschillende ondernemingen (cijfers voorjaar 2011) International Transport Forum, 2008 (cijfers 2007-2009)

Als monopolist zal DB Schenker Rail een verdere horizontale integratie doorvoeren om zo verdere schaalvoordelen te realiseren. Door de overname van andere ondernemingen vergroot DB Schenker Rail zijn netwerk. In tegenstelling tot andere spoorwegbedrijven kan de onderneming hierdoor

<sup>14</sup> De EC spande al tegen verschillende landen *infringement* procedures op. Duitsland komt regelmatig terug, maar staat toch derde in de IBM Rail Liberalisation Index van 2011 (IBM, 2011). Er lopen procedures tegen Duitsland voor het niet naleven, of snel genoeg implementeren in nationale wetgeving, van verschillende richtlijnen als daar zijn: 91/440/EEC, 2001/14/EC, 2008/57/EC, 2008/110/EC, 2009/131/EC en 2011/18/EU.

<sup>15</sup> De prijsniveaus moeten wel genuanceerd worden daar haast niemand deze prijzen gebruikt. Contracten en de bijhorende prijsafspraken gebeuren via onderhandeling. Grote volumes kunnen de prijs doen dalen.

goederenvervoer aanbieden over gans Europa. Deze transporten zullen volledig worden uitgevoerd door DB Schenker Rail en haar dochterondernemingen. Zo is de klant zeker dat dezelfde service wordt geboden over het ganse traject. Daarnaast heeft de onderneming door het aangaan van strategische allianties en joint ventures een vorm van verticale integratie tot stand gebracht. Xrail, het eerder reeds vermelde samenwerkingsverband ter bevordering van de concurrentiekracht van de wagonladingen, is hier een goed voorbeeld van.

Door dit alles verkrijgt DB Schenker Rail een strategisch voordeel. Voor andere spoorwegbedrijven, ook nieuwkomers, wordt het zeer moeilijk om te overleven. Hierdoor is er een grote waarschijnlijkheid dat DB Schenker Rail zijn dominante positie alleen nog maar zal versterken door nog meer spooroperatoren op te kopen in de verschillende Europese lidstaten, zodat grotere volumes over lange afstand kunnen vervoerd worden. Op die manier kan DB uitgroeien tot de monopolist in het Europese spoorgoederenverkeer.

### **6.3 Scenario 3: een duopolie tussen DB Schenker Rail en Fret SNCF**

Een derde mogelijk scenario is dat van een duopolie tussen DB Schenker Rail en Fret SNCF. In deze situatie zijn er slechts twee grote aanbieders op de markt aanwezig. Er zullen daarnaast nog wel andere kleine spoorwegondernemingen actief zijn, maar deze hebben geen invloed op de beslissingen van de duopolisten. De marktconcentratie van DB Schenker Rail en Fret SNCF is voldoende groot, zodat zij de markt zullen domineren. Vermits beide spooroperatoren eenzelfde product aanbieden, zullen ze hun prijs en productieniveau bepalen aan de hand van een "strategisch" spel. DB Schenker Rail en Fret SNCF dienen zorgvuldig af te wegen hoe de ondernemingen zullen reageren op elkaars beslissingen, alsook op de opportuniteiten in de markt. Naarmate deze twee spelers samen een groter deel van de markt in handen hebben, zullen de prijzen hoger liggen.

Zowel DB Schenker Rail als Fret SNCF hebben in de voorbije jaren verschillende private en publieke spoorwegbedrijven opgekocht. De belangrijkste drijfveer hiervoor was steeds een toename van het lange afstandsvervoer en het vergroten van het marktaandeel. Door de overnames breidt het spoornetwerk waarop ze kunnen opereren uit. Hierdoor kunnen DB Schenker Rail en Fret SNCF een betere service bieden aan hun klanten. Daarnaast kunnen de overnames van private spoorbedrijven ook een bijkomende oorzaak hebben. Alle spoorwegondernemingen dienen hun kosten te verminderen en de efficiëntie te verhogen om zo te kunnen herstellen van de economische crisis. Private ondernemingen werken over het algemeen efficiënter, vergeleken met de logge structuur in nationale spoorwegbedrijven. Door overnames kunnen bepaalde efficiënte werkwijzen worden opgenomen in de werking van de publieke overnemer (Gasparic, e.a., 2009, p.5-6). Men koopt als het ware de knowhow van de private sector.

Om concurrentieel te blijven in een duopolistische markt dienen de twee spoorbedrijven verlieslatende delen te verwijderen uit hun onderneming. Zo heeft Fret SNCF zijn wagonladingen-segment al drastisch ingeperkt. Daarnaast zijn beide spelers een verticale integratie aan het doorvoeren door nieuwe bedrijfssegmenten toe te voegen die zowel winstgevend zijn en een groeipotentieel hebben. DB Schenker Rail en Fret SNCF hebben logistieke dienstverlening toegevoegd aan hun activiteiten. Naast het zuivere goederentransport, vervullen de duopolisten nu ook toegevoegde waarde-activiteiten. Deze werkzaamheden zijn in vele gevallen winstgevendder dan het eigenlijke spoorgoederenvervoer (Gasparic, e.a., 2009, p.6-8).

DB Schenker Rail heeft op dit moment al meer Europese spoorondernemingen opgekocht dan Fret SNCF. Maar ook Fret SNCF doet acquisities tegen een hoog tempo. Samen zullen ze er mogelijk dan voor zorgen dat de markt zich omvormt tot een duopolie. Beide ondernemingen hebben een omvangrijk aandeel op hun nationale markt alsook een groot aantal buitenlandse dochterondernemingen, waardoor ze samen het merendeel van het Europese spoorgoederenverkeer in handen hebben (Gasparic, e.a., 2009, p.8-9).

#### 6.4 Scenario's met een grote waarschijnlijkheid.....

Een decennium na de introductie van het eerste spoorwegpakket, hebben zich reeds grote veranderingen voorgedaan op de spoorvrachtmarkt. Naar de toekomst toe zullen er ongetwijfeld nog verschuivingen optreden. Gezien de overnames in het Europese spoorgoederentransport, in het bijzonder door DB Schenker Rail, zal de huidige marktsituatie hoogstwaarschijnlijk niet lang meer blijven bestaan. Steeds meer zal de markt worden gedomineerd door enkele grote spelers, waardoor het spoorlandschap voor goederenverkeer zich met grote waarschijnlijkheid zal ontwikkelen tot hetzij een monopolie van DB Schenker Rail, hetzij een duopolie met Fret SNCF als tweede grote onderneming.

In zeker zin is hier een vergelijking te maken met de luchtvaart. Door de vrijmaking van de luchtvaartmarkt, zijn er in deze markt ook veel nieuwe bedrijven opgestart na de vrijmaking (zowel in de VS als in de EU), om dan nu stelselmatig te convergeren naar een drietal wereldwijde allianties en een aantal grote continentale *low cost*-maatschappijen, die stelselmatig de kleinere concurrenten, die vaak opgestart zijn met *private equity*-kapitaal, overnemen en integreren in hun eigen maatschappij. Een gelijkaardig verloop op Europese schaal voor de spoorwegen is voor de hand liggend.

### 7 Aandachtspunten voor het vervoerbeleid

Het vervoerbeleid is in België voor zowat alle modi en alle thema's regionale materie geworden, maar niet voor het spoorvervoer. Het spoorwegbeleid is in België tot dusver federale materie gebleven. Dat is niet evident, want voor een Vlaamse regio die zich internationaal profileert als een belangrijke logistieke draaischijf, is het ook noodzakelijk om beslissingsbevoegdheid te hebben over een cruciale vervoermodus zoals spoorvervoer. Dat betekent het verwerven van impact op meerdere gebieden, gaande van het *level playing field*, over het logistieke keten-denken en het *modal split*-beleid, tot de feitelijke marktwerking.

Vlaanderen, als logistieke draaischijf, moet er op toe zien dat alle Europese spoorwegmaatregelen gevolgd worden. De recente liberalisering van de Europese spoorwegmarkt had als doel een efficiënte modus te creëren die op Europees vlak kan concurreren met de weg en de binnenvaart. Een *level playing field* binnen de modus en tussen de modi onderling staat voorop. Als blijkt dat er een ongelijke concurrentie speelt binnen de Vlaamse spoorwegmarkt moet er niet getwijfeld worden om de Europese autoriteiten op de hoogte te brengen. Op korte termijn moet er, zoals vooropgesteld in de spoorwegpakketten en de *recast* van het Witboek, een nationale regulator opereren die proactief de marktomstandigheden onderzoekt (Schlickmann, 2011). Een beleid, gericht op een vergaande liberalisering van het spoorvervoer zoals Europa dat voorschrijft én gericht op maximale invulling via perfecte mededinging, is cruciaal.



Haven- en logistieke concurrentie situeren zich meer en meer binnen internationale logistieke ketens. Men behoort tot succesvolle ketens, of men verliest marktaandeel. Binnen dat concurrentieschema zijn alle factoren belangrijk die de zgn. 'gegeneraliseerde kosten' van een logistieke keten beïnvloeden. In eerste instantie zijn dat de factoren 'out-of-pocket'-kosten, i.e. de bedragen die effectief moeten betaald worden, en de tijdskosten. Vertaald naar concrete situaties betekent dat onder meer het aanbieden van voldoende vervoercapaciteit, ook op het vlak van hinterlandvervoer, om te vermijden dat er (duur) tijdverlies wordt geleden.

Hier stelt zich een aandachtspunt. Een overheid heeft er alle belang bij om beslissingsbevoegdheid te hebben op het vlak van spoorwegcapaciteit voor goederenvervoer. De Belgische spoorinfrastructuur kent en zal, in de toekomst, toenemende congestieproblemen kennen. Daar Vlaanderen één van de meest dichte spoorwegnetwerken heeft, zullen bottlenecks ontstaan. Het immer toenemende reizigersverkeer zal capaciteit van de vrachtoperatoren weggapen<sup>16</sup>. De voorrangsregeling op het Belgische net geeft volgende prioriteiten: internationale reizigerstreinen, snelle reizigerstreinen, lokale reizigerstreinen, goederentreinen en anderen (werktreinen ed.) (Infrabel,2012). Op Europees niveau wordt er gewerkt aan *Rail Freight Corridors*. Capaciteit op deze corridors wordt door een speciaal daartoe aangewezen partij toegewezen aan spooroperatoren. Op dit moment staat het concept in de kinderschoenen, al levert de samenwerking met de verschillende infrastructuurbeheerders snelle en stipte vrachtverbindingen op. Wel moet de bemerking gemaakt worden dat deze internationale rijpaden enkel vlot op elkaar kunnen aansluiten bij voldoende capaciteit op elk nationaal deel van de rit. Bovendien zullen de vrachtoperatoren op de knooppunten (havens, terminals<sup>17</sup>) elkaar hinderen. Een duidelijke transparante verdeling van capaciteit is dan aangewezen. Om deze *bottlenecks* te verlichten zal op (middel)lange termijn extra infrastructuur nodig zijn. Infrastructuuringrepen in de spoorwegwereld worden door Infrabel gebouwd. Die ingrepen worden via de overheid of via PPS-constructies gefinancierd. Vlaanderen dient er op toe te zien dat de infrastructuur gebouwd wordt waar de markt die infrastructuur vraagt. Dat betekent dat meer bevoegdheid op het vlak van aanleg en onderhoud of renovatie van spoorweginfrastructuur aangewezen is.

Meer beslissingsbevoegdheid betekent ook dat een overheid ten volle haar *modal split*- beleid kan uitvoeren. Europa streeft er naar om een gedeelte van de groei van het wegvervoer naar andere modi over te hevelen, waaronder het spoorvervoer. Nationale en regionale overheden nemen die doelstelling over. Om dat te kunnen realiseren, moet men ook kunnen inspelen op de belangrijkste hefboomen van het spoorvervoer, in casu de prijszetting en de tijdsfactor. Vlaanderen heeft op dit ogenblik een aantal belangrijke strategische bevoegdheden in de logistieke sector. De havens, als economische motor van de regio, vroegen en vragen infrastructurele ingrepen. Een investering in havencapaciteit wordt uitgevoerd met het oog op een groeiend vrachtvolume, wat dan weer een rechtstreekse invloed uitoefent op de hinterlandverbindingen.

---

<sup>16</sup> Een infrastructuuringreep in het reizigersverkeer heeft, in tegenstelling tot de perceptie, niet alleen effect op het personenvervoer. Door bijkomende capaciteit voor deze treinen ontstaan er mogelijkheden op het net voor vrachttreinen (uitwijksporen of dedicated routes).

<sup>17</sup> Zo is de ontsluiting van de Antwerpse terminals al een probleem. De praktijk wees uit dat de haven-*shunting* niet efficiënt verloopt. De recente toetreding van de private speler RRF (Rotterdam Rail Feeding) kan als een stap in de goede richting opgemerkt worden.

Eenzelfde redenering kan worden gevolgd voor wat betreft de mogelijke gevolgen van een structurele evolutie inzake de Europese marktstructuur van het goederenvervoer per spoor. Veronderstel dat het eerder besproken tweede scenario zich doorzet, met name een evolutie richting monopolie van DB Schenker. In eerste instantie is de prijszetting van een monopolist een stuk hoger dan in het geval van perfecte concurrentie. Een monopolist baseert zijn prijszetting niet op de marginale kosten, maar wel op de intersectie van marginale kosten en marginale opbrengsten. Een hogere prijs betekent minder spoorvervoer dan bij perfecte mededinging, wat nadelig is bij een beleid dat streeft naar een 'betere' modale verdeling, met minder wegvervoer en meer spoorvervoer en binnenvaart. Hogere spoorprijzen veroorzaken gemiddeld genomen ook een verslechtering van de bereikbaarheid van een regio en dus ook van de concurrentiële positie van de regio en de daar gevestigde bedrijven.<sup>18</sup>

Verder kan er ook aangehaald worden dat uit het verleden blijkt dat monopolisten of oligopolisten veel meer en sterkere invloed kunnen uitoefenen op zowel regionale, als internationale beleidsinstanties. Dit houdt een gevaar in dat door monopolistisch gedrag de onafhankelijkheid van regulerende instanties mogelijk onder druk kan komen te staan.

Een bijkomend risico is dat de monopolist voor het goederenvervoer per spoor van Duitse herkomst is en/of gecontroleerd wordt door Duits kapitaal. Die monopolist kan de prijszetting van het spoorvervoer, en de toekenning van slots, ook gebruiken voor strategische doeleinden. Een typisch voorbeeld situeert zich binnen de havenconcurrentie. Men zou de prijszetting zo kunnen bepalen dat goederenstromen in de richting van Duitse havens worden geduwd, in plaats van naar Antwerpen of Rotterdam. Dit is niet wereldvreemd, want het is in het verleden ook reeds gebeurd. Niet zo lang geleden voerde de Deutsche Bahn een gelijkaardige politiek. Bij scenario 3, een evolutie richting een duopolie van DB Schenker en SNCF Fret, is er ook een risico. Het risico is kleiner, voor zover de duopolisten in hun werking niet evolueren richting vormen van collusie of in de richting van een kartelwerking.

Los van de marktstructuur heeft een regionale overheid ook belang bij betrokkenheid bij de invulling van het Europese spoorbeleid. Europa heeft in het meest recente witboek specifieke doelstellingen vastgeprikt, onder meer op het vlak van het marktaandeel van de spoorvrachtsector. Op dit ogenblik blijft de federale overheid verantwoordelijk voor de implementatie van alle regelgeving. Om te vermijden dat er voor de logistieke sector nadelige of perverse effecten ontstaan, is het zinvol om ook hier te streven naar uitbreiding van de regionale bevoegdheden. Een typisch voorbeeld is opnieuw de bezorgdheid dat er voldoende vrije capaciteit op het spoornet wordt voorzien voor het goederenvervoer. Dat vereist een samenspel met de sector van het reizigersvervoer. De herziening van het Eerste Spoorpakket (*Recast*) werd recent, op 3 juli 2012, goedgekeurd door het Europese Parlement. De belangrijkste verandering die opgelegd wordt is de positie van de (nationale) regulator. Deze zal meer macht en middelen dienen toegewezen te krijgen. Dit lijkt, in het licht van veranderende markomstandigheden, een goede zaak. Conflicten zouden sneller beslecht dienen te worden en proactief optreden zou eindelijk mogelijk worden. (Europese Commissie, 2012) In de onderhandelingen

---

<sup>18</sup> Een strategisch probleem is ontstaan doordat de voornaamste spooroperator in de Vlaamse havens – NMBS Logistics – in een preciaire situatie verkeert. De operator met meer dan 85% van het marktaandeel staat, in vergelijking met Europese concurrenten, financieel zeer zwak. Zelfs al slaagt het management er in om het tij te keren, dan nog blijft dit bedrijf een kleine speler in de Europese spoorwegmarkt. Daar logistieke stromen niet enkel meer afhankelijk zijn van logistieke poorten zoals havens, maar van logistieke ketens (havens + hinterlandverbindingen), lijkt de zwakke positie van de voornaamste spooroperator het Vlaamse logistieke concurrentievermogen te verminderen.

was er ook sprake van een Europese regulator. Deze lijkt voorlopig afgehouden te worden, wat een gemiste kans is om een evolutie naar minder competitieve marktstructuren te voorkomen. Scenario's 2 en 3 hebben een realistische waarschijnlijkheid. Indien er misbruik van marktmacht aan te pas zou komen, zal een Europese regulator sterker staan, dan bij een verdeling van de bevoegdheden per lidstaat. De lidstaten beschikken over 30 maanden om de richtlijn in nationale wetgeving om te zetten.

Dan stelt zich de vraag hoe een regionale overheid die evolutie naar meer bevoegdheid concreet kan realiseren. Het is duidelijk dat men dat niet kan forceren. Integendeel, men opteert hier best voor een gefaseerde aanpak. Op dit ogenblik worden beslissingen inzake spoorvervoer genomen op het federale niveau en ook op dat niveau geïmplementeerd. De regio's hebben daarbij geen of weinig vrijheidsgraden. Op termijn kan op een andere manier worden gewerkt. Beslissingen worden genomen op regionaal niveau, in samenspraak met de andere gewesten. Dat soort van samenspraak gebeurt nu ook reeds tussen de federale overheid en de rest van Europa.

Het spreekt voor zich dat zulk een gevoelige ingreep in de wijze waarop de spoorvrachtsector wordt geleid, niet op enkele maanden kan worden gerealiseerd. Om de regionale overheden toch meer beslissingsbevoegdheid te geven, kunnen daarom op korte termijn reeds een aantal zaken (verder) worden toegelaten. Een typisch voorbeeld vormen investeringen in spoorweginfrastructuur, onder meer richting de havens.

## 8 Conclusie

Vrachtvervoer per spoor werd de afgelopen jaren stiefmoederlijk behandeld, ook door beslissingsnemers verantwoordelijk voor het vervoerbeleid. Dat had in hoofdzaak te maken met een negatieve perceptie van het spoorproduct en een spoorwegsector die niet of traag reageerde op noden inzake infrastructuur, capaciteit en overslagterminals. Het is een sector die ook weinig belang hechtte aan de klant of verlader.

Vooraf onder Europese druk kwam hierin verandering, met een vergaande Europese spoorwegliberalisering tot gevolg. Centrale concepten waren de strikte scheiding tussen spoorinfrastructuur en spoorexploitatie, een betere toegang tot spoorfaciliteiten, het garanderen van de onafhankelijkheid van de regulerende organen.

Deze paper ging in op de mogelijke evolutie van de marktstructuur in het vrachtvervoer per spoor. Spoorwegbeleid zal voor individuele landen en regio's steeds een afgeleid beleid zijn, een beleid dat in eerste instantie gestuurd wordt vanuit de Europese Commissie en het Europese Parlement. Het gaat om de vertaling van een Europees beleid dat gericht is op een vergaande liberalisering en een versterking van de concurrentiekracht van de spoorwegen. Voor individuele regio's is het natuurlijk van belang dat daarbij geen door Europa ongewenste nadelige effecten ontstaan voor de concurrentiële positie van de eigen logistieke sector, inclusief de havens.

De concrete invulling van de liberalisering gebeurt per lidstaat op een verschillende wijze. Daarbij daardoor zijn er nog altijd verschillen merkbaar in de verhoudingen tussen de nationale infrastructuurbeheerders en de *incumbents*. Er zijn vele nieuwe toetreders tot de Europese markt, met een opvallend verschil in schaalniveau van de operaties. Actueel zijn er minder problemen dan in de eerste jaren na de liberalisering, al kan de vraag gesteld worden hoe de capaciteitstoeiwijzing in de toekomst zal evolueren.

Blijft het een markt met relatief veel spelers, of evolueert ze naar een duopolie van SNCF Fret en DB Schenker, of zelfs naar een monopolie van DB Schenker? Onzekerheid troef, al kan met vrij grote waarschijnlijkheid worden gesteld dat het aantal spelers significant zal dalen.

Een revolutie richting duopolie of monopolie kan echter belangrijke gevolgen hebben voor individuele landen en regio's, ook voor Vlaanderen: op het vlak van aanleg, onderhoud en renovatie van spoorweginfrastructuur; op het vlak van de toekenning van rijpaden; op het vlak van de kostenstructuur van de operaties en op het vlak van de modale verdeling. Daarbij komt dat moet worden vermeden dat andere actoren de spoorvracht gebruiken en zelfs misbruiken om andere, specifieke doelstellingen te realiseren, bijvoorbeeld op het vlak van havenconcurrentie.

Vrachtovervoer per spoor is en blijft belangrijk voor onder andere de economische ontwikkeling en de Europese emissiedoelstellingen. Het verdient dan ook absoluut aandacht binnen het vervoerbeleid. Ondanks het feit dat het weinig zin heeft om vanuit de Europese invalshoek infrastructuur en operaties te fragmenteren, moet wel gestreefd worden naar twee cruciale elementen. In eerste instantie een maximale uitvoering van de benodigde spoorinfrastructuur. De beslissing tot uitbouw van de Belgische spoorinfrastructuur dient enkel en alleen op basis van de marktvrage te gebeuren. Daarnaast de garantie dat er op elk ogenblik een beroep kan gedaan worden op een sterke proactieve Belgische en Europese regulator die absolute neutraliteit inzake toepassing van de Europese regelgeving garandeert. De *recast* van het Witboek wijst in die richting. Onder die voorwaarden kan spoorvracht ook in de toekomst bijdragen tot het behoud en zelfs de versterking van de concurrentiekracht van een regio.

## 9 Referenties

Blauwens, G., De Baere, P. and E. Van de Voorde (2010). *Transport Economics* (4th edition), De Boeck Publishers: Antwerp.

Crossrail Training Center (2011). Crossrail Training Center privaat opleidingscentrum voor spoorwegpersoneel, Online beschikbaar op : [www.crossrailtrainingcenter.com](http://www.crossrailtrainingcenter.com).

Commission of the European Communities (2009). Commission staff working document – Accompanying document to the report from the Commission to the Council and the European Parliament on monitoring development of the rail market (COM(2009)676 final), Europese Commissie, Brussel.

Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) (2006). Competition in Europe's rail freight market, Eurailpress, Duitsland.

Datamonitor (2011). Industry profile – Rail freight in Europe, Datamonitor Europe, januari 2011, Groot-Brittanie, p.36.

Europa (2011). Transport Council: Ministers consider railway recast, EMSA and Transport White Paper, MEMO/11/407, Luxemburg, 15 Juni 2011, Online beschikbaar op : <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/11/407&type=HTML>

Europese Commissie (2011a). EU transport in figures, Statistical pocketbook 2011, Online beschikbaar op : <http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/2011/pocketbook2011.pdf>

Europese Commissie (2011b). Witboek Transport - Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem, COM(2011) 144, Brussel.

Europese Commissie (2012). Vice President Kallas welcomes European Parliament final agreement on new rules to open competition in the rail market, Online beschikbaar op: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/12/733&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>

European Environment Agency, (2008). Freight transport activity growth for EU25, geraadpleegd op 1 November 2010, Online beschikbaar op : <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/figures/freight-transport-activity-growth-for-eu-25>

Gasparic, C., Reinhold, T. and F. Salehi (2009). Rail freight: returning to profitability, A.T. Kearney, USA.

IBM (2011). Rail Liberalisation Index 2011: Market opening: comparison of the rail markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway, Brussel, 20 April 2011.

Infrabel (2011). Marktaandeelen NMBS en privéoperatoren, eigen bewerking treinkilometer en tonkilometer gegevens.

Infrabel (2012). Netverklaring, Online beschikbaar op: <http://www.infrabel.be/nl/spoorweg-ondernemingen/rijden-op-ons-netwerk/netverklaring>

International Transport Forum (2008). Charges for the Use Rail Infrastructure of 2008, Online beschikbaar op : <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/08RailCharges.pdf>

Kerr, D. (2010). UIC.FIATA 3<sup>rd</sup> Market Place Seminar: The railway connection – what are the potential markets for railways?, DB Schenker.

Mäkitalo, M. (2011). Why Do Open Rail Freight Markets Fail to Attract Competition? Analysis on Finnish Transport Policy, Finnish Transport Agency, Helsinki, Finland, Online beschikbaar op: [http://www.ejtir.tudelft.nl/issues/2011\\_01/pdf/2011\\_01\\_00.pdf](http://www.ejtir.tudelft.nl/issues/2011_01/pdf/2011_01_00.pdf)

Mistiaen, P. (2005). Hervorming van de spoorwegsector in België. Lessen uit Groot-Brittannië, Duitsland en Zweden, Federaal Planbureau: Economische analyses en vooruitzichten, Brussel.

Niederhofer, O. (2011). DB Schenker – Port , Logistics and Rail Connections, Member of the board DB Schenker Rail, Presentatie op de tweede Antwerp Rail School, 25 Mei 2011.

NMBS, (2011a). *De structuur van de NMBS-groep*, Online beschikbaar op : <http://www.b-rail.be/corp-r/N/group/structure/index.php>.

Pauwels, G. (2011). Railways and sustainability. How to market and preserve the advantage?, CEO NMBS Logistics, Presentatie op de tweede Antwerp Rail School, 27 Mei 2011.

Schlickmann, T. (2011). The EU's vision for revitalising the railway sector, DG Move, Europese Commissie, Presentatie op de RETRACK Synthesis Workshop 2011, 4 Oktober 2011, Mechelen.

Tonon, P. (2011). „The Agenda of ERFA in 2012“ - The major challenges for private rail freight operators, Presentatie op de RETRACK Synthesis Workshop 2011 , 4 Oktober 2011, Mechelen.

Van Looy, J. (2005). De structuurhervorming van de Belgische spoorwegen in het licht van de Europese spoorwegliberalisering, *Tijdschrift Vervoer & Recht*, p. 67-75.

Willems, E. (2001). Liberalisering van het Europees spoorvervoer vanuit Belgisch perspectief, *Tijdschrift Vervoer & Recht*, p. 35-44.

Xrail (2010). *Xrail: The European wagonload alliance*, Zurich, UIC, slide 4.

Steunpunt Goederen- en personenvervoer

Prinsstraat 13

B-2000 Antwerpen

Tel.: -32-3-265 41 50

Fax: -32-3-265 43 95